

Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-759/19 – 1

Kohtuasi C-759/19

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

16. oktoober 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Gera (Gera esimese astme kohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

11. oktoober 2019

Hageja:

PG

Kostja:

Volkswagen AG

Landgericht Gera (Gera esimese astme kohus)

[...]

Kohtumäärus

Kohtuasjas

PG, [...] Remda-Teichel

– hageja –

[...]

vs.

Volkswagen AG, [...] Wolfsburg

– kostja –,

mis käsitleb kahju hüvitamist,

tegi Landgericht Gera (Gera esimese astme kohus) 7. tsiviilkolleegium [...]

[...] 11. oktoobril 2019

järgmise kohtumääruse:

[lk 2]

I. Menetlus peatatakse.

II. Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused liidu õiguse tõlgendamise kohta:

1. Kas EG-FGV [EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EÜ-tüübikinnituse määrus; edaspidi „EG-FGV“)] § 6 lõiget 1 ja § 27 lõiget 1 ning direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõiget 1 ja artikli 26 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et tootja rikub kohustust esitada kehtiv tunnistus vastavalt EG-FGV § 6 lõikele 1 (või kohustust esitada vastavustunnistus vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõikele 1), kui ta on sõidukisse paigaldanud lubamatu katkestusseadme määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 ja artikli 3 punkti 10 tähenduses ning sellise sõiduki turule laskmine rikub keeldu lasta turule sõiduk, millel puudub kehtiv vastavustunnistus vastavalt EG-FGV § 27 lõikele 1 (või keeldu müüa sõidukit, millel puudub vastavustunnistus vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 lõikele 1)?

Juhul kui vastus sellele küsimusele on jaatav:

1a. Kas EG-FGV §-d 6 ja 27 ning direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõige 1, artikli 26 lõige 1 ja artikkel 46 järgivad eesmärki kaitsta teist isikut Saksa tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“) § 823 lõike 2 tähenduses ning nimelt ka tema valikuvabadust ja vara? Kas olukord, kus lõpptarbija ostab sõiduki, mis on turule lastud ilma kehtiva vastavustunnistusega, kuulub ohtude hulka, mille vältimiseks on kõnealused normid vastu võetud?

2. Kas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõige 2 järgib eesmärki kaitsta ka lõpptarbijat ning nimelt ka tema valikuvabadust ja vara? Kas lubamatu katkestusseadmega varustatud sõiduki ostmine lõpptarbija poolt kuulub ohtude hulka, mille vältimiseks on kõnealune norm vastu võetud?

Põhjendused

I.

1. Hageja nõuab deliktilise vastutuse alusel kostjalt, et see maksaks seoses Volkswageni heitgaasiskandaaliga tagasi enda toodetud sõiduki ostuhinna, millest on maha arvatud asja kasutamisest tingitud väärtuse vähenemine.
2. Põhikohtuasja faktilisi asjaolusid arvestades lähtub eelotsusetaotluse esitanud kohus järgmistest asjaoludest. [lk 3]

Hageja ostis 2. detsembril 2012 [...] uue sõiduauto VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI, mille hind oli 26 023,03 eurot.

Eespool nimetatud sõiduauto on varustatud mootoriga EA 189, mille originaaltarkvara võimaldas ametlikus kontrollimenetluses optimeerida lämmastikuheite taset sellega, et mootoril on kahe töörežiimiga heitgaasitagastussüsteem. Režiim 1, mis kasutab küllaltki kõrget heitgaasitagastuse määra, optimeerib lämmastikuisaldust, režiim 0 optimeerib tahkete osakeste sisaldust ja selle puhul on heitgaasitagastuse määr madalam. Mootori juhtimisseadme tarkvara teeb kindlaks, kas sõiduk asub tavapärasel liikluses või katsestendil, mis on mõeldud heitkoguste kindlaksmääramiseks. Testitsükli ajal ehk katsestendil lülitab sisseehitatud tarkvara lämmastikuheite puhul töösse režiimi 1, mis võimaldab saavutada lämmastikoksiidi madalama taseme ning heitgaasid vastavad seadusega ettenähtud piirväärtustele ja ka lämmastikoksiidi heitkogused vastavad lämmastikoksiidi piirväärtustele vastavalt Euro 5 standardile. Liikluses esinevates tegelikes sõidutingimustes töötab sõiduk seevastu režiimil 0. Seejuures tekkivad heitkogused ei ole vastavuses väärtustega, millele kostja kui kõnesoleva sõiduki tootja on EÜ vastavustunnistuses esitanud.

Katkestusseadme paigaldamine toimus kostja teadmisel ja korraldusel, igal juhul aga tema juhatuse heakskiidul, ning selle eesmärk oli vähendada lõpptarbivate kulul oma kulusid, suurendada sel viisil manipuleeritud sõidukite müügikäibe olulise kasvatamise kaudu kasumit ja saavutada konkureerivate sõidukitootjate ees konkurentsieelis. Pahaaimamatute tüübikinnitusasutuste ja lõpptarbivate petmine seoses kõnealuse katkestusseadme olemasoluga ja ettenähtud heitgaasinormide tegelik eiramine oli osa tervikplaanist.

Hageja, keda oli (automüüja poolt kostja tööriistana) petatud, ostis sõiduki avalikel teedel liiklemiseks. Hageja ei oleks sõidukit ostnud, kui ta oleks teadnud, et sõiduki registreerimise sisulised tingimused ei ole täidetud, mistõttu esineb oht, et ta ei saa sõidukit (alaliselt) sel eesmärgil kasutada, sest see võidakse registrist kustutada.

Alates ostmisest kasutab hageja sõidukit. 25. juulil 2019 oli selle läbisõit 93 000 kilomeetrit. [lk 4]

II.

Käesoleval juhul saab kostja suhtes kohaldada ainult deliktilist vastutust vastavalt BGB § 823 lõikele 2 koostoimes määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 (vt selle kohta allpool punkt 1), vastavalt BGB § 823 lõikele 2 koostoimes EG-FGV § 6 lõikega 1 ja § 27 lõikega 1 (vt selle kohta allpool punkt 2) ning vastavalt BGB §-le 826 (vt selle kohta allpool punkt 3).

Seejuures tuleb lähtuda järgmistest asjaoludest:

1. Vaidlusalusesse sõidukisse on paigaldatud lubamatu katkestusseade määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 ja artikli 3 punkti 10 tähenduses. Kraftfahrtbundesamt'i (föderaalne transpordiamet) asjakohane otsus on vaidlustamatu ja sellel on tsiviilmenetlusele siduv mõju. Ülejäänud osas järgib eelotsusetaotluse esitanud kohus Bundesgerichtshof'i (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) 8. jaanuari 2019. aasta määruse põhjendusi [...] ja nõustub nendega.

Vastupidi kostja väitele ei ole tema paigaldatud tarkvara puhul tegemist pelgalt mootorisese meetmega. Tarkvara rakendamine muudab saastekontrollisüsteemi toimimist. Kui sõiduk on katsesendil, töötab heitgaasitagastussüsteemi režiim 1, mis kasutab küllaltki kõrget heitgaasitagastuse määra, mille puhul on lämmastikoksiidi heitkogus väiksem. Selle tulemusel juhitakse mootoris tagasi rohkem lämmastikoksiide kui režiimis 0, mis lülitub sisse tegelikes sõidutingimustes. Muudetud režiimiga tagatakse, et saastekontrollisüsteemi jõudev lämmastikoksiidi heitkogus on väiksem kui tegelikes sõidutingimustes. Osa lämmastikoksiidi eemaldatakse seega mõõtmisest. Sellega muudetakse saastekontrollisüsteemi toimimist, sest seal mõõdetud väärtused ei ole vastavuses tegelikes sõidutingimustes mõõdetud väärtustega.

Asjakohatu on ka kostja väide, et piirnormid ei ole tegelike sõidutingimuste puhul tähtsad, sest seadusandja otsustas kontrollida piirnorme laboritingimustes. See väide võiks olla asjakohane juhul, kui erinevad sõidutingimused oleksid lämmastikoksiidi heite erinevuste puhul ainus tegur. See aga just nimelt ei ole nii. Lisaks erinevatele sõidutingimustele on kõnesolevate sõidukite puhul – nagu väidab ka kostja – oluline tarkvara kasutamise – õigusvastane – lisategur, mis mõjutab kasutatava režiimi muutmise lämmastikoksiidi heitkoguseid. Kostja ületas asjaomase tarkvara paigaldamisega õiguslikult lubatava piiri [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale].

2. Kuivõrd on lisaks rikutud ka EG-FGV § 6 lõiget 1 ja § 27, mis põhinevad direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 [lk 5] lõikel 1 ja artikli 26 lõikel 1, oleneb vastusest küsimustele, kas vastavustunnistus sisaldab ka [tootja] kinnitust ja milline on vastavustunnistuse tähendus.

Oberlandesgericht Braunschweig (liidumaa kõrgeim üldkohus Braunschweigis) käsituse järgi ei ole tähtis, kas konkreetne sõiduk vastab õiguslikele nõuetele, vaid üksnes asjaolu, et tunnistuse on välja andnud õige tootja ja see vastab antud

tüübikinnitusele, see tähendab, et [tootja] kinnitus vastab teatavatele vorminõuetele, isegi kui see ei ole sisuliselt korrektne. Seetõttu ei mõjuta lubamatu katkestusseadme paigaldamine vastavustunnistuse kehtivust.

Vastupidise seisukoha järgi sisaldab kõnealune tunnistus ühtlasi [tootja] kinnitust, et sõiduk vastab kõigile liidus kehtivatele asjakohastele õigusaktidele [...], mille tagajärjel on vastavustunnistus lubamatu katkestusseadme olemasolu korral – nagu käesoleval juhul – vale ja seega kehtetu, mistõttu toimus turule laskmine ilma kehtiva tunnistuseta (EG-FGV § 27 lõike 1 rikkumine) ja ühtlasi rikkus tootja kohustust esitada kehtiv tunnistus vastavalt EG-FGV § 6 lõikele 1 [...].

See, et formaalne käsitlus ei ole õige ja vastavussertifikaat peab sisaldama [tootja] kinnitust, nähtub juba määruse (EÜ) nr 385/2009 lisas esitatud eesmärgist, mis on sõnastatud nii, et vastavussertifikaadi „väljaandmisega kinnitab sõidukitootja ostjale, et omandatud sõiduk vastab selle tootmise ajal Euroopa Liidus kehtivatele õigusaktidele“.

Seda, et lubamatu katkestusseadme paigaldamisest tingitud vastavuskinnituse sisuline ebaõigsus viib kinnituse kehtetuseni, ei ole sellega küll veel öeldud, siiski räägib eespool mainitud eesmärgi kirjeldus eelkõige liidu õiguse tõlgenduspõhimõtteid arvesse võttes pigem selle poolt kui selle vastu.

Seetõttu on vastus esimesele küsimusele kohtuasja lahendamisel määrava tähtsusega, et selgitada välja, kas kostja üldse rikkus selles kontekstis õigusnormi, mistõttu esineb deliktilise vastutuse alus.

3. Sihilikult lubamatu katkestusseadmega [lk 6] varustatud sõiduki turule laskmine, ebaseadusliku tarkvara programmeerimise tahtlik varjamine ning sellega kaasnev tüübikinnitusasutuste ja lõpptarbijate konkludentne petmine, jättes neile mulje, et kõik tüübikinnituse andmise tingimused on täidetud ja sõiduki kasutamine liikluses on piiranguteta lubatud, kui rikkumise ja pettuse eesmärk on vähendada kulusid ja suurendada müügikäibe kasvatamise kaudu kasumit, saavutades pahaaimamatute klientide kulul samal ajal konkurentsieelis, on tahtlik heade kommete vastane kahju tekitamine (BGB § 826).

See, et hageja ei soetanud sõidukit otse kostjalt, ei sea seejuures põhjuslikku seost pettuse ja sõiduki omandamise vahel algusest saadik kahtluse alla. Seda seetõttu, et kostja, kes laskis sõiduki turule oma turustuskanalite kaudu, käivitas teadlikult põhjuslikult seotud sündmuste ahela. Samuti kestab sõiduki turule laskmisega seonduv tootja konkludentne pettus edasi, sest asjaomaste andmete kohaselt automüüja üksnes edastab tootja vahendatud teavet ja selles mõttes usaldab ostja tootja esitatud andmeid ning – nagu käesoleval juhul – seda, et tootja on usaldusväärne. Automüüja tegutses selles mõttes kostja tööriistana ja kostja vahendliku täideviijana.

Kostja tegevusest on hagejale tekkinud ka kahju, mis nähtub juba ebasoodsa müügilepingu sõlmimisest, mida ta muidu ei oleks sõlminud [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale].

Ka subjektiivsed tingimused, mis on sätestatud BGB §-s 826 koostoimes BGB §-ga 31, on täidetud. Hageja piisavalt põhistatud väiteid, mida ta selles kontekstis esitas, ei ole kostja talle langevat teisest tõendamiskoormist arvestades tõhusalt ümber lükanud [...] [viide liikmesriigi kohtupraktikale].

III.

Kohtuasja lahendamisel on määrava tähtsusega, et deliktiline vastutus vastavalt BGB § 823 lõikele 2 koostoimes määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõikega 2 eeldab, et viimati viidatud säte on kaitseenorm. Sama kehtib vastutuse puhul vastavalt BGB § 823 lõikele 2 koostoimes EG-FGV § 6 lõike 1 ja § 27 lõikega 1, kui – [lk 7] mis seab kõigepealt tingimuseks, et vastus eelotsuse küsimusele 1 on jaatav – selles osas üldse esineb viidatud normi(de) rikkumist (vt selle kohta eespool II.2).

Normi eesmärk on teise isiku kaitse, kui see peab vähemalt kaitsma ka üksikisikut või konkreetseid isikute rühmi kindla õigushüve rikkumise eest. Nõude või keelu puhul tuleb piisavalt selgesti määratleda kaitstav huvi, selle rikkumise laad ja kaitstavad isikud. See ei sõltu normi mõjust, vaid selle sisust ja eesmärgist ning sellest, kas seadusandja soovis seaduse kehtestamisega saavutada üksikisikule sellist õiguskaitset, nagu soovitakse maksma panna väidetava rikkumise tõttu. Sellega ei ole vastuolus, kui õigusnorm lisaks või isegi eelkõige järgib üldist huvi, kuni üksikisiku kaitse ei ole pelgalt normi peegeldus. Individuaalse kahjunõude loomine peab vähemalt üldise vastutussüsteemi raames tunduma mõistlik ja sobiv. Selle üle otsustamisel, kas see on nii, tuleb ammendavalt hinnata õigusnormi kogu konteksti [...].

Lisaks piirab kahju hüvitamise kohustust normi kaitse-eesmärk. Vastutus kehtib ainult nende samaväärsete ja piisavate kahju tagajärgede suhtes, mis kuuluvad ohtude hulka, mille vältimiseks on rikutud norm vastu võetud. Väidetav kahju peab olemuslikult seonduma kahju tekitatud isiku ohuolukorraga; „väline“ ja ühtlasi „juhulik“ seos ei ole piisav. Selles osas on vajalik kaalumisositsusel rajanev hinnang. Sellele vastavalt tuleb uurida rikutud normi tähendust ja ulatust ning selgitada, kas asjaomane norm peab kaitsma väidetava kahju eest [...].

See, kas eespool nimetatud normid kaitsevad kolmandaid isikuid, see tähendab, kas need kaitsevad just nimelt konkreetsete sõidukiostjate valikuvabadust ja vara, ning kas olukord, kus isik ostab lubamatu katkestusseadmega varustatud sõiduki, kuulub ohtude hulka, mille vältimiseks on rikutud norm(id) vastu võetud, on Saksa kohtupraktikas siiani äärmiselt vaieldav, samal ajal kui õigusnormi kaitse-eesmärk jäetakse – teadaolevalt – enamikul juhtudel kontrollimata.

Oberlandesgericht Braunschweig (liidumaa kõrgeim üldkohus Braunschweigis) [...] on näiteks üksikasjalikke põhjendusi esitades seisukohal, et nimetatud sätteid ei saa käsitada kaitseenormidena BGB § 823 lõike 2 tähenduses, [lk 8] kuna nende eesmärk ei ole kaitsta mootorsõiduki ostja vara, vaid nende eesmärk on tagada

liiklusohutuse, tervishoiu, keskkonnakaitse ja ratsionaalse energiakasutuse kõrge tase.

Eeltoodule esitatakse vastuväide, et ei ole oluline, kui rikutud normi esmane eesmärk on küll kaitsta üldist huvi, kui üksikisiku kaitset – millest käesoleval juhul tuleb lähtuda – ei tule käsitada üksnes sellega seonduva aspektina, vaid see kuulub normi eesmärkide hulka [...]. Euroopa Liidu õigusnormide puhul tuleb lisaks arvestada, et liidu õiguse tõhusa rakendamise eesmärgil tuleb kahju hüvitamise nõudeid tunnustada ka olukorras, kus rikutud normid ei järginud üksikisiku kaitse eesmärki [...]. Pealegi nähtub üksikisiku kaitse ka selle eesmärgi kirjeldusest, mida on eespool (vt selle kohta punkt II.2) juba mainitud ja mis on esitatud määruse (EÜ) nr 385/2009 lisas [...].

Eelotsusetaotluse esitanud kohtul ei ole võimalik hinnata, milline tõlgendus on direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 lõike 1, artikli 26 lõike 1 ja artikli 46 nõuetekohast ülevõtmist, liidu õiguse põhimõtteid ja Euroopa Liidu põhiõiguste hartat arvestades õige, pidades eelkõige silmas, et mõlema poole esitatud väited on igati asjakohased, olgugi et teatud punktides ambivalentesed.

IV.

Ka deliktiline vastutus vastavalt BGB §-le 826 piirdub algusest saadik selliste kahjude hüvitamisega, mis kuuluvad rikutud nõude või keelu kaitsealasse [...]. Õigus nõuda kahju hüvitamist on ainult isikul, kes on heade kommete vastaselt saanud otsest kahju või keda on kolmanda isikuna heade kommete vastaselt kahjustatud, mitte aga vahetult kahjustatud isikuga seotud isikul, kes on saanud kaudset kahju [...].

Küsimuse kohta, kas sellises olukorras nagu käesolevas kohtuasjas tuleb vastutust korrigeerida lähtuvalt normi kaitse-eesmärgist, on Saksamaal esindatud erinevad seisukohad ja vastused.

Kui jätta otseselt arvesse võtmata, et on rikutud määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 2 esimest lauset ning EG-FGV § 6 ja § 27, vaid põhjendada heade kommete vastast käitumist ainult sõiduki turule laskmisega seonduva ja kestva (just nimelt ka) lõpptarbija eksitamisega, siis ei ole kaitse-eesmärkidest lähtuv korrigeerimine vajalik, [lk 9] sest eksitatud isik vajab piiramatut kaitset ja talle tuleb hüvitada kogu kahju, mis talle on eksitamisega põhjustatud [...]. Kui tugineda seevastu peamiselt sellele, et kostja korraldas lubamatu katkestusseadmega varustatud [sõiduki] turule laskmise, siis kattub see suurel määral osas III esitatud küsimustega [...].

Isoleeritud käsitus ei ole samas asjakohane. Tegemist on ühtse sündmuse ja tervikplaani lahutamatu aspektidega. Samamoodi kui lubamatute katkestusseadmetega varustatud sõidukite (massiline) turule laskmine kavandatud eesmärkide saavutamiseks ei olnud võimalik tüübikinnitusasutusi ja lõpptarbijaid petmata, ei ole pettus ilma manipuleerimise kui pettuse esemeta mõeldav. Seda seetõttu, et peale küsimuse, mis puudutab heitgaasinormide järgimist (või

järgimata jätmist), ei olnud pettusel muud tähendust. Heade kommete vastase käitumise etteheite põhisisu seisneb seejuures eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul selles, et rikutud on heitestandardit. Seetõttu tuleneb vastutus BGB §-st 826 ainult juhul, kui heitestandard ei järgi eesmärki kaitsta lõpptarbijat kui seotud isikut ainult kaudse kahju eest, vaid see pakub just nimelt kaitset ka kahju eest, mille hüvitamist käesolevas kohtuasjas nõutakse.

Vastusest küsimusele 1a (eeldusel, et vastus eelnevale küsimusele 1 on jaatav) ja küsimusele 2 oleneb seega otsustaval määral ka otsus, kas esineb nõue BGB § 826 alusel, nimelt sellest, kas eespool nimetatud õigusnormid kaitsevad piisavalt kolmandaid isikuid ja kas olukord, kus lõpptarbija ostab lubamatu katkestusseadmega varustatud sõiduki ja/või sõiduki, mis on turule lastud ilma kehtiva vastavustunnistusega, kuulub ohtude hulka, mille vältimiseks on rikutud norm(id) vastu võetud.

V.

Küsimused 1, 1a ja 2 ei muutu asjakohatuks, kui hagi on tulemuslik juba seetõttu, et hagejal on õigus nõuda kahju hüvitamist vastavalt BGB § 823 lõikele 2 koostoimes karistusseadustiku (Strafgesetzbuch, edaspidi „StGB“) § 263 lõikega 1. Seda seetõttu, et see ei ole nii.

Olenemata ka siin tekkivatest ja kaitse-eesmärke puudutavatest kaalutlustest ei ole sellise nõude koosseisuliste tunnuste täitmist piisavalt käsitletud. [lk 10]

StGB § 263 on karistusõiguse norm, millega nähakse ette karistus füüsilise isiku konkreetse tegevuse või tegevusetuse eest. Juriidilise isiku vastu ei saa selle alusel süüdistust esitada. Seetõttu oleks hageja pidanud põhilatult märkima eelkõige seda, milline juhatuse liige, milline esindaja või milline kostja kohustuste täitmiseks kasutatud isik pani millal ja kus väidetavalt toime konkreetse pettuse või kellele ta selle korralduse andis. See, et tal ei ole võimalik saada ülevaadet kostja juures toimuvast, ei ole siinkohal tähtis. Erinevalt BGB §-st 826, mis käsitleb tsiviilõiguslikke nõudeid, ei saa hageja suhtes, kes esitab karistusõiguslikud etteheited juriidilise isiku töötajate vastu, tuginedes tsiviilõiguslikule vastutusele, kohaldada soodsamaid teise tõeendamiskoormise põhimõtteid (vt selle kohta eespool punkt III.3).

[...]